



La ville hors de portée? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet

► To cite this version:

Lourdes Diaz Olvera, Didier Plat, Pascal Pochet. La ville hors de portée? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne. Espace Populations Sociétés, 2005, 1, pp. 145-161. halshs-00068944

HAL Id: halshs-00068944

<https://shs.hal.science/halshs-00068944>

Submitted on 6 Jul 2007

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Ce document devrait être référencé de la manière suivante :

DIAZ OLVERA Lourdes, PLAT Didier, POCHET Pascal. La ville hors de portée ? Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne. Espace Populations Sociétés. 2005. n° 1. pp. 145-161.

Lourdes DIAZ OLVERA

Didier PLAT

Pascal POCHET

Laboratoire d'Économie des Transports - ENTPE

Rue Maurice Audin

69518 Vaulx-en-Velin Cedex

Diaz@entpe.fr

Plat@entpe.fr

Pochet@entpe.fr

La ville hors de portée ?

Marche à pied, accès aux services et ségrégation spatiale en Afrique subsaharienne

INTRODUCTION

Depuis une quarantaine d'années, les grandes villes africaines connaissent une forte croissance démographique accompagnée d'un étalement rapide et non maîtrisé de l'espace résidentiel, avec une disjonction de plus en plus forte entre lieux d'habitat et lieux d'emploi, de commerces, de soins. Au plan macro-économique, les processus de déréglementation impulsés par les bailleurs de fonds internationaux ont des conséquences importantes sur la vie quotidienne. Les acteurs privés, entreprises, usagers et associations, sont de plus en plus invités à suppléer les autorités publiques défaillantes, avec des résultats pour l'instant très mitigés. En matière de transport, ce processus de libéralisation rapide s'est traduit par la marginalisation, voire la disparition, des entreprises de transport public urbain, et par le développement d'initiatives privées à caractère artisanal et parfois spéculatif. Les opérateurs privés assurent désormais la quasi-totalité de l'offre de transports collectifs et, en l'absence d'une autorité de régulation, ont tendance à se concentrer sur les liaisons les plus rémunératrices mais aussi sur les clientèles les plus rentables.

Dans le même temps, l'équipement en véhicules particuliers (deux-roues et, *a fortiori*, voitures) est inconcevable pour la grande majorité des citadins, la persistance de la crise tendant encore à réduire la diffusion, pourtant déjà faible, des modes individuels au sein des ménages. Dans ce contexte, ceux-ci éprouvent des difficultés croissantes à dégager un budget spécifique pour les déplacements en transport public dont l'usage peut se décider dans l'instant, en fonction de l'activité à réaliser et des moyens financiers disponibles sur le moment, comme cela a été mis en évidence chez les petites commerçantes d'Accra [Grieco et *al.*, 1996]. Les populations des périphéries sous-équipées et offrant peu de sources d'emploi sont d'autant plus touchées par ces phénomènes que l'allongement des distances accroît la nécessité d'un recours aux modes de transport mécanisés. En dépit de la vitalité et du foisonnement des acteurs du transport informel, l'offre actuelle a bien du mal à répondre à l'accroissement démographique et spatial et à satisfaire les besoins de base des habitants, notamment des plus pauvres [Godard, 2002]. Il en découle des difficultés marquées d'accès aux lieux d'emploi et aux différents services et équipements urbains pour la majeure partie des ménages, auxquels l'étroitesse de leurs budgets offre peu de marges de manœuvre.

Que ce soit pour les activités très contraintes et quotidiennes comme le travail ou l'école ou celles plus diversifiées liées à la vie sociale et aux achats, l'accès aux transports motorisés s'avère ainsi de plus en plus problématique pour les citoyens dès qu'ils doivent ou souhaitent sortir de leur quartier. La marche à pied apparaît comme le seul moyen de déplacement accessible à la grande majorité de la population.

Dans quelle mesure les lacunes actuelles de l'offre de transport et de services urbains et l'importance de la marche à pied qui en découle contribuent-elles à creuser les inégalités sociales et la ségrégation spatiale dans les villes d'Afrique subsaharienne ? Une analyse de la mobilité quotidienne et des conditions d'accès aux principaux services permet d'apporter des éléments de connaissance sur les liens multiples existant entre pauvreté et difficultés de déplacement dans les pays africains. Cette démarche est effectuée en trois temps : rappel de quelques résultats généraux sur la place de la marche à pied dans les pratiques de mobilité quotidienne dans plusieurs villes d'Afrique de l'Ouest, puis analyse des conditions d'accès aux principaux services urbains selon le lieu de résidence, dans le cas de Dar es-Salaam, et enfin, à partir de l'exemple de Dakar, analyse des pratiques des « marcheurs exclusifs », citoyens globalement à l'écart des modes motorisés.

Dakar et Dar es-Salaam ont toutes deux connu une forte croissance démographique durant les dernières décennies et font partie des villes africaines les plus peuplées (plus de deux millions d'habitants). En termes économiques, Dakar est sans doute un peu moins pauvre que Dar es-Salaam. Venant en appui de ces analyses, l'observation de la situation des autres villes montre une convergence des problèmes rencontrés : remise en cause de l'accès à la ville et ségrégation urbaine croissante du fait de la rareté des modes motorisés privés ou publics, dégradation des conditions de vie des populations à bas revenus.

1. DANS LES VILLES AFRICAINES, LA MARCHE A PIED FAUTE DE MIEUX

L'analyse des déplacements quotidiens s'appuie sur un matériau empirique diversifié (voir encadré) : des enquêtes sur la demande de déplacements et les pratiques de mobilité dans quatre capitales d'Afrique de l'Ouest (Dakar, Bamako, Ouagadougou, Niamey) et une enquête sur l'offre en équipements urbains et les conditions d'accès à ces équipements dans une grande ville d'Afrique de l'Est (Dar es-Salaam). Les quatre enquêtes disponibles sur la mobilité dans les ménages fournissent un bon aperçu de la pratique de la marche à pied, tous les déplacements des habitants de 13 ans et plus ayant été recensés, quelle que soit leur longueur, ce qui n'est pas systématiquement le cas dans ce type d'enquêtes.

Caractéristiques des enquêtes analysées

Dans des villes en mutation rapide, l'accès aux équipements de base représente un facteur déterminant dans les conditions de vie de populations généralement très pauvres. Pourtant, les éléments d'appréciation de ces situations sont rares. Les dispositifs d'enquête auprès des ménages intègrent de plus en plus cette dimension, telle l'enquête *Human Resources Development Survey* (HRDS), financée par la Banque mondiale, le Gouvernement du Japon et l'Agence britannique pour le Développement Outre-mer et réalisée en 1993 par le Département d'Économie de l'Université de Dar es-Salaam, le Gouvernement de Tanzanie et la Banque Mondiale [Ferreira, Griffin, 1996]. Cette enquête a porté sur 5 000 ménages tanzaniens, dont 1 128 ménages représentatifs de la population de Dar es-Salaam (alors peuplée d'environ 1,7 million d'habitants). L'enquête renseigne sur les conditions de logement, les caractéristiques socio-démographiques, les dépenses annuelles et les conditions d'accès des ménages à divers services et équipements (santé, éducation, eau, électricité, marchés, desserte routière).

Concernant les pratiques de mobilité, les données statistiques sont tout aussi rares. Aussi avons-nous participé à la réalisation, dans les années quatre-vingt-dix, d'« enquêtes-ménages » selon une méthodologie en grande partie commune [Diaz Olvera *et al.*, 1998, 2002a) : Ouagadougou (1992), Bamako (1993), Niamey (1996). L'enquête menée par le CETUD à Dakar (2000) permet d'approfondir ces analyses comparatives [SYSCOM, 2001]. Ouagadougou et Bamako comptaient environ 800 000 habitants au moment des enquêtes, Niamey 600 000 et Dakar 2 millions. Les quatre villes présentent des situations bien distinctes en matière de transport urbain. À Ouagadougou, le transport individuel en deux-roues motorisés domine face à un transport collectif très réduit et uniquement public. À Niamey, les modes individuels sont peu présents et l'offre de transport collectif repose principalement sur des opérateurs privés. Bamako se caractérise par la coexistence de modes motorisés individuels (deux-roues motorisés surtout) et de transports collectifs, essentiellement artisanaux. À Dakar, les deux-roues motorisés sont quasiment absents, les voitures un peu plus présentes que dans les trois autres villes et l'offre de transport public artisanal est plus fournie, prenant des formes très variées.

Dans les quatre cas, l'échantillon résulte du tirage aléatoire de ménages au sein de zones préalablement

sélectionnées selon une stratification spatiale reposant sur une grille de critères économiques, d'équipement et d'accessibilité. À Ouagadougou, l'enquête s'est déroulée auprès de 753 ménages (3 862 individus), à Bamako auprès de 251 ménages (1 666 individus), à Niamey auprès de 757 ménages (2 732 individus). À Dakar, l'*Enquête Ménages sur les Transports et les Services Urbains*, a porté sur 2 301 ménages (8 658 individus).

Les questionnaires permettent de recueillir trois niveaux d'information : des données générales sur le ménage, des renseignements pour chaque individu de 14 ans ou plus enquêté et les caractéristiques de chacun de leurs déplacements de la veille. Nous avons pris un soin particulier à bien recueillir les déplacements à pied, y compris les petits déplacements. L'enquête de Dakar permet de disposer d'informations sur la proximité pour le domicile des principaux équipements (réseaux, éducation, santé, marché...). Du fait de difficultés de terrain, ces données ne sont pas disponibles pour l'ensemble des ménages.

Dans les quatre villes, la part de la marche dans les flux de déplacements quotidiens varie entre deux déplacements sur cinq et trois sur quatre : à Ouagadougou, 42 % des déplacements sont réalisés à pied, à Bamako ce taux monte à 57 %, et atteint même 69 % à Niamey et 73 % à Dakar. Ces villes ne représentent pas des exceptions : à Addis-Abeba, ville particulièrement pauvre, 70 % des actifs se rendent quotidiennement à pied au travail. Le lien entre pauvreté et marche à pied paraît tellement net que le taux de déplacement à pied pourrait même être utilisé comme indicateur de pauvreté [Transport Road Laboratory, 2002]. Dans ce contexte, Ouagadougou apparaît atypique. L'explication est sans doute à chercher du côté de taux d'équipement élevés des ménages en vélos et, surtout, en deux-roues motorisés, en dépit de revenus relativement limités. Mais cette meilleure accessibilité aux véhicules motorisés privés se traduit par une part importante du budget affectée aux déplacements urbains (20 % du revenu des ménages en moyenne et même 25 % chez les plus pauvres).

L'utilisation des modes est étroitement corrélée à la dimension spatiale du déplacement, la marche étant le mode quasi-exclusif à l'intérieur du quartier ou pour se rendre dans les quartiers limitrophes. Près de 45 % des flux piétonniers à Ouagadougou se réalisent ainsi sur des distances inférieures à deux kilomètres, 25 % se font sur des distances de 2 à 4 km, mais seulement 5 % sur plus de 8 km. À Bamako, près de 60 % des déplacements durent moins de 10 minutes, à Niamey, les deux tiers des déplacements pédestres prennent au plus 12 minutes et, à Dakar, 85 % ne dépassent pas les 15 minutes [Syscom, 2001].

Ces données ne doivent pas occulter l'existence de parcours pédestres longs, et souvent pénibles, surtout s'ils se répètent au retour comme à l'aller, étant donné l'environnement physique peu favorable à la pratique de la marche. Les déplacements à pied d'au moins une demi-heure représentent 10 % des flux des déplacements quotidiens à Bamako, 8 % à Niamey, mais ils sont moins de 5 % à Dakar, ce qui s'explique sans doute par la taille de la ville bien supérieure, les distances à parcourir devenant alors trop importantes pour envisager de s'en remettre uniquement à ce mode de déplacement dès lors que l'on doit s'éloigner de son quartier de résidence.

Pourtant, la marche est souvent difficile : sans même évoquer la chaleur, en périphéries non loties notamment, le manque d'infrastructure implique un rallongement des distances, à moins que les marcheurs ne réutilisent d'anciens chemins ruraux, ou qu'ils créent leurs propres cheminements piétonniers, comme à Lomé en gagnant sur la lagune [Gervais-Lambony, 1994] ou à Abidjan en aménageant des franchissements de rivières ou de ravins [Haeringer, 1983]. Les carences en infrastructure se traduisent aussi par des difficultés de cheminement. Ainsi, Fall (1986) signale les diverses embûches rencontrées par les habitants des villages Lébou rattrapés par le développement de Dakar lorsqu'il leur faut, pour atteindre le goudron, traverser des zones sablonneuses en saison sèche ou franchir, en saison des pluies, des zones argileuses ou calcaires. La pénibilité de la traversée d'aires sablonneuses est accrue dès lors que le marcheur transporte des charges importantes, ce qui pénalise tout particulièrement les commerçantes et les femmes assurant les corvées d'eau [Navarro, 1987]. Enfin, les risques d'agressions font hésiter nombre d'entre-elles à s'aventurer la nuit dans des rues sans éclairage [Howe, 2000]. Dans les zones centrales, les infrastructures sont plus développées mais les piétons doivent en éviter les encombrements (de personnes, de marchandises, voire de déchets...) et se garder des dégradations des chaussées mal entretenues, en l'absence fréquente de trottoirs. La marche est donc potentiellement source d'une « économie substantielle » [Gervais-Lambony, op. cit., p. 242], mais au prix d'une pénibilité importante, ce qui en fait un moyen de transport plus subi que désiré.

Dans ces conditions, on peut s'étonner de la place très marginale tenue par la bicyclette dans la mobilité des citoyens africains, toujours inférieure à 2 % de l'ensemble des déplacements (à de rares exceptions, dont Ouagadougou), puisque ce mode, plus rapide que la marche, est également d'un usage plus économique que les transports collectifs. Certes, différents reproches « objectifs » sont faits à la bicyclette (pénibilité, cohabitation difficile sur la voirie, insécurité), mais il sont tout autant évoqués à propos de la marche à pied. La question du prix d'achat du vélo pour les ménages pauvres est réelle (l'équivalent de un à trois mois de salaire minimum), mais l'obstacle principal est vraisemblablement l'image très dégradée de ce mode de transport auprès des citoyens. Outre que, pour eux, il est attaché au monde rural (le vélo est beaucoup plus répandu dans les

campagnes qu'en ville), le vélo renvoie également à celui qui l'utilise une image de pauvreté. Dans un contexte de pauvreté omniprésente, mieux vaut ne pas se montrer pauvre. Dans cette logique, il est préférable de marcher que de pédaler, car la marche, beaucoup plus répandue, est de ce fait beaucoup moins révélatrice des revenus de la personne.

Faute d'alternative, la marche tient donc une place prépondérante dans les villes africaines et il faut alors assez systématiquement « *faire confiance à ses pieds* » [Kinda, 1987, p. 491]. Quelle accessibilité à la ville ce moyen de transport est-il susceptible d'offrir aux citoyens africains et notamment aux plus pauvres ?

2. À DAR ES-SALAAM, UN ACCÈS INÉGAL AUX SERVICES DANS LA VILLE

L'enquête HRDS permet de prendre la mesure des difficultés structurelles d'accès des citoyens de Dar es-Salaam aux principaux services urbains, et plus particulièrement de mettre en évidence ces inégalités selon la zone d'habitat, en distinguant trois zones contrastées : les quartiers non lotis (qui hébergent 47 % des ménages), les quartiers majoritairement lotis (31 %) et enfin les quartiers résidentiels (22 %). Les zones non loties sont dominées par un habitat qui ne bénéficie pas du raccordement aux réseaux d'eau et d'électricité. Les zones résidentielles présentent un taux notable de villas et les logements disposant de l'eau et de l'électricité y sont largement majoritaires. Enfin, les zones loties non résidentielles (que nous dénommerons plus simplement zones loties par la suite) sont un cas intermédiaire entre ces deux extrêmes.

Cependant, les différences dans les conditions d'habitat ne sont pas totales entre ces trois types d'espaces. En particulier, on trouve des enclaves non loties dans les quartiers lotis. Il en va de même pour la différenciation sociale. Alors que les quartiers non lotis sont majoritairement constitués de ménages d'actifs du secteur informel ou du secteur privé (voire d'inactifs), les quartiers lotis hébergent une majorité d'employés du public dont les revenus réguliers ont rendu possible l'accession à un standard de logement supérieur. Les quartiers non lotis abritent les populations les plus pauvres, avec des dépenses annuelles totales par ménage de l'ordre de 800 000 shilling tanzaniens (Tsh) en moyenne, contre 1 060 000 Tsh dans les quartiers lotis et 1 550 000 Tsh dans les quartiers aisés (en 1993, 100 Tsh = 1,60 F).

2.1. Un accès problématique à l'eau potable, un approvisionnement coûteux en produits alimentaires

Les contraintes quotidiennes infligées aux ménages les plus défavorisés par un défaut d'équipement ou par les difficultés d'accès aux services de base apparaissent de manière flagrante à travers l'approvisionnement en eau (Tableau 1). L'accès limité à l'eau pose des problèmes à de nombreux foyers, puisque, tous types de quartiers confondus, près d'une personne sur trois déclare aller chercher de l'eau au cours d'une journée ordinaire (38 % dans les quartiers non lotis, 32 % dans les quartiers lotis, 23 % dans les quartiers résidentiels). Dans près de trois ménages sur quatre, cette corvée est effectuée par les femmes. Habiter un logement ne disposant pas de l'eau courante entraîne des contraintes fortes dans la vie de tous les jours, en particulier dans les quartiers non lotis où les points d'eau se font plus rares. Concernant plus d'une femme ou jeune fille sur deux et un homme sur cinq dans les quartiers non lotis, la corvée d'eau prend alors en moyenne près d'une heure par jour. Dans ces quartiers, non seulement la proportion de personnes concernées est bien plus forte, mais la pénibilité est plus grande, pour une consommation limitée à l'essentiel. Lorsque l'éloignement des points d'eau est trop important ou la pénibilité du déplacement trop forte, il est toujours possible d'avoir recours aux vendeurs d'eau itinérants

(c'est le cas pour un ménage sur cinq dans les quartiers non lotis), mais cela renchérit sensiblement le coût d'accès à cette ressource essentielle¹.

Ici tableau 1

Des contraintes similaires se manifestent aussi pour l'approvisionnement des ménages en produits alimentaires. En effet, l'éloignement des marchés les mieux achalandés pose un problème similaire : soit il faut consentir un déplacement coûteux (en distance, en temps, en argent, en pénibilité), soit il faut se rabattre sur les petites échoppes à proximité du domicile, en acceptant alors un prix nettement plus élevé, comme l'observe de Langen (1994). La proximité légèrement plus grande des lieux d'achat pour les résidents des zones non loties confirme cette analyse (Tableau 2).

Ici tableau 2

2.2. Des équipements scolaires et sanitaires fortement hiérarchisés

Les quartiers les plus aisés apparaissent les mieux équipés en équipements scolaires et sanitaires, à l'inverse des quartiers à habitat spontané. Seuls les écoles primaires (Tableau 3) et les dispensaires (Tableau 4), équipements d'immédiate proximité, apparaissent présents à la fois dans les quartiers non lotis et dans le reste de la ville. La plus courte distance parcourue par les scolaires des quartiers non lotis conforte ces résultats. Chez ces enfants de familles défavorisées, elle provient sans doute d'un arrêt plus précoce de la scolarisation et d'une plus grande difficulté à fréquenter des établissements privés, plus onéreux que les écoles publiques.

Ici tableau 3

Ces dernières années, dans ce domaine, les écarts entre riches et pauvres se sont d'ailleurs accrus, du fait du net recul des taux de scolarisation en primaire pour les enfants issus de ménages pauvres [Lugalla, 1997]. Pour favoriser l'accès à l'école, les pouvoirs publics demandent aux *daladalas* (les transporteurs artisanaux assurant la quasi-totalité de l'offre) d'accepter les scolaires à tarif réduit dès lors qu'ils sont en uniforme. Mais, sans compensation en échange de cette contrainte de service public, les équipages en viennent aux heures de pointe à refouler la jeune clientèle, peu rentable, comme l'atteste la multiplication des incidents et des discriminations relatés par la presse locale.

Ici tableau 4

D'après l'enquête, les trois-quarts des déplacements pour la santé sont réalisés à pied, un sur cinq en transport collectif et à peine un sur vingt en transport individuel, voiture particulière, taxi ou vélo. Une étude sur trois établissements de soins de proche périphérie et situés à des niveaux différents dans la hiérarchie des établissements de santé confirme le rôle prépondérant de la marche [Zambrano Gil, 1994] : 95 % pour l'équipement de proximité, 78 % pour l'hôpital et 62 % pour le centre de soins, seul établissement à être desservi dans de bonnes conditions par les transports collectifs. Il paraît alors logique que, compte tenu de la rareté ou de la difficulté d'accès aux modes motorisés, la proximité soit le critère principal de choix d'un établissement public dans les réponses des enquêtés.

Plus de la moitié des utilisateurs d'établissements de santé privés empruntent un moyen de transport motorisé (généralement les *daladalas*), contre 12 % en moyenne pour les établissements publics étudiés. L'usage de

¹ Les données permettant d'évaluer ce surcoût ne sont pas disponibles dans l'enquête. Mais, dans un autre contexte, celui des quartiers périphériques d'Abidjan au milieu des années 90, l'écart entre le prix d'achat à la borne fontaine et celui du revendeur itinérant varie 1 à 4 [Blary et al., 1999].

moyens de transport plus performants que la marche à pied, qui rend possible un choix bien plus large d'équipements hospitaliers, semble le plus souvent hors de portée des ménages pauvres. Aux dépenses, déjà souvent dissuasives, que représentent les soins, viennent s'ajouter le coût et la pénibilité des allers-retours, deux facteurs qui limitent d'autant la fréquentation hospitalière et ne permettent pas d'améliorer l'état sanitaire des populations pauvres. Ce sous-équipement plus ou moins marqué des différents quartiers d'habitat est d'autant plus critique qu'il s'accompagne d'inégalités d'accès aux réseaux de transport.

2.3. Dans les quartiers périphériques, des pauvres éloignés du « goudron »

De façon générale, en Afrique subsaharienne, la proximité des axes goudronnés constitue dans les banlieues la donnée physique déterminante des conditions d'accès à la ville. À Dar es-Salaam, la route la plus proche qui soit accessible aux véhicules est située en moyenne à 300 m du logement et n'est desservie par les transports collectifs que dans les deux tiers des cas. Cette distance varie du simple au double entre quartiers résidentiels et quartiers non lotis. Quant à la proportion de routes desservies par des transports collectifs, elle est deux fois et demie plus élevée dans les quartiers résidentiels que dans les quartiers non lotis. Si les valeurs moyennes ne paraissent pas très élevées, au sein de chaque type de quartier coexistent des situations contrastées : logements très proches des routes, d'autres éloignés de plusieurs centaines de mètres. Compte tenu de distances inter-stations élevées sur les lignes de *daladalas*, le plus proche arrêt se trouve dans nombre de cas à 1 ou 2 km du domicile, d'où des trajets terminaux de 15 à 30 mn à pied, accroissant d'autant plus les temps de transport quotidiens et leur pénibilité que ces distances doivent être parcourues à l'aller comme au retour. Les quartiers les plus pauvres sont aussi les moins bien desservis.

La qualité des voies est également variable : dans les quartiers spontanés, les routes d'accès dimensionnées pour le passage des véhicules ne sont bitumées que pour 46 % des ménages, contre 55 % dans les quartiers lotis et 60 % dans les quartiers résidentiels. La desserte en transports collectifs, plus satisfaisante dans les quartiers lotis (77 % de ménages desservis), est paradoxalement similaire dans les quartiers non lotis (62 % sont desservis) et les quartiers les plus résidentiels (64 %). Dans ces zones, la demande en transports collectifs est plus réduite qu'ailleurs car une partie de la population dispose de voitures particulières. La situation des habitants les moins riches de ces quartiers, comme celles des citoyens qui vont y travailler, apparaît de ce point de vue aussi préoccupante que celle des résidents des quartiers non lotis et peu accessibles.

On le voit, à Dar es-Salaam, les problèmes d'accessibilité auxquels sont confrontés les citoyens sont cumulatifs. Enclavement, sous-équipement des quartiers et pauvreté des populations résidentes vont souvent de pair. Les conséquences en sont multiples : déplacements quotidiens plus longs et plus difficiles à réaliser, mais aussi moindre facilité d'accès à l'emploi et aux services, coût plus élevé pour réaliser les activités indispensables à la vie quotidienne (utilisation souvent nécessaire de plusieurs *daladalas* pour rejoindre un lieu de travail éloigné, approvisionnement alimentaire par petites quantités et donc coûteux...). La tendance est donc à la limitation de l'usage du transport public pour les déplacements indispensables, au recours à la marche pour les autres.

Le cas de Dar es-Salaam est-il représentatif des conditions d'accès prévalant dans l'ensemble des villes subsahariennes ? La pauvreté particulièrement prégnante dans cette ville renforce sans aucun doute les difficultés [Dubresson, 1996]. Aussi, afin de mieux évaluer la portée de nos analyses, une comparaison avec Dakar est intéressante, car cette dernière ville est relativement moins pauvre, avec un niveau d'équipement des quartiers supérieur à celui de la capitale économique tanzanienne. Les logements, généralement en dur (à plus de 90%), sont également bien plus fréquemment raccordés au réseau d'eau (à 75 %), et les services les plus essentiels (école primaire, dispensaire), sont assez proches du domicile, pour les ménages pauvres comme pour les ménages non pauvres². Et pourtant, à Dakar aussi, les difficultés d'accès aux établissements secondaires pénalisent plus fortement les pauvres que les autres, du fait d'un moindre équipement des quartiers populaires situés en périphérie. Jusqu'en 1999, *Pikine* ne comptait ainsi qu'un seul lycée pour... 600 000 habitants !

² La définition d'un seuil de pauvreté à partir des niveaux de vie des ménages a toujours un caractère arbitraire et réducteur : les manifestations de la pauvreté sont multi-dimensionnelles, et par ailleurs les situations des individus au sein des ménages sont elles-mêmes très variables. Elle permet néanmoins, en première analyse, de comparer deux sous-populations aux capacités économiques contrastées. Nous distinguons les ménages pauvres des non-pauvres à partir d'un classement des foyers selon leur dépense totale *per capita*. Sont définis comme pauvres les individus appartenant aux ménages des deux premiers quintiles de niveau de vie, et comme non-pauvres, ceux appartenant aux trois quintiles supérieurs. Le choix d'une échelle d'équivalence *per capita* a tendance à minorer la pauvreté chez les ménages de petite taille, et à la majorer parmi les foyers de grande taille. Son choix repose sur l'argument suivant : compte tenu du fait qu'aucune échelle ne s'est véritablement imposée, l'échelle « dépense *per capita* » est d'une part toujours préférable à la dépense totale, et d'autre part facilite les comparaisons entre villes, car elle est la plus employée [Deaton, 1997].

Qui plus est, Dakar ne fait pas exception aux processus de ségrégation résidentielle. Les quartiers résidentiels hébergent 26 % de l'ensemble des ménages non pauvres contre seulement 8 % des ménages pauvres. Ces derniers se retrouvent très majoritairement dans les extensions périphériques des villages traditionnels et les premières extensions des quartiers coloniaux (à 63 % contre 42 % des ménages non pauvres). Or, dans l'ensemble de l'agglomération dakaroise, les logements sont très inégalement desservis par le réseau d'eau courante. Dès lors que l'on s'éloigne des quartiers résidentiels, la corvée d'eau concerne tout de même près de trois ménages sur dix en moyenne. Le problème de l'approvisionnement en eau touche bien plus les ménages pauvres (40 %) que les autres (18 %). Ils habitent en effet plus souvent dans des zones non loties que les non-pauvres et cet effet spatial est renforcé par le fait que, pour un quartier donné, ils sont toujours moins bien raccordés au réseau d'eau potable que les ménages plus aisés. En revanche, la distance à la borne fontaine n'est pas plus élevée chez les ménages pauvres que chez les non-pauvres. En l'absence d'eau dans la concession, le ravitaillement en eau se fait sur des distances supérieures à 100 m pour près de 40 % des ménages, d'où une pénibilité importante pour les personnes concernées, le plus souvent des femmes.

Concernant l'accès aux modes de transport, les disparités sociales sont encore plus nettes. Les voitures sont l'apanage d'une petite minorité aisée : les quartiers résidentiels ou commerciaux qui hébergent 20 % des individus de 14 ans et plus concentrent la moitié des usagers de la voiture. Pour plus de neuf citadins sur dix, le recours aux transports collectifs représente la seule possibilité dès lors que les distances s'allongent. Mais ceux-ci se révèlent coûteux pour les ménages à bas revenus, et ce d'autant plus que la pratique fréquente du sectionnement des trajets tend à renchérir le coût des déplacements pour les résidents de périphérie. Aussi les transports collectifs sont-ils utilisés avec parcimonie. On comprend alors que, à Dakar également, la marche à pied soit dominante puisqu'elle assure près de trois déplacements sur quatre. L'accès aux équipements se fait plus souvent à pied au sein des ménages pauvres que dans les autres, notamment pour les établissements scolaires, les dispensaires et les marchés. Selon les équipements, les problèmes d'accessibilité sont perçus comme des obstacles à leur utilisation par 10 à 30 % des ménages³. Globalement, parmi les obstacles à l'utilisation des services, chez les pauvres, les problèmes d'accessibilité sont toutefois moins souvent évoqués que le coût du service lui-même.

Si, par rapport à Dar es-Salaam, les traits sont donc quelque peu adoucis, les tendances à la ségrégation urbaine sont également présentes à Dakar, comme en témoigne l'analyse des pratiques de mobilité des marcheurs, et ce tout particulièrement lorsque le manque de moyens du foyer se double d'une localisation résidentielle périphérique.

3. À DAKAR, LA MARCHE, FACTEUR DE SÉGRÉGATION

Pour mieux appréhender le comportement des marcheurs dans l'espace urbain, nous allons maintenant nous focaliser sur les « marcheurs exclusifs », ces citadins qui ne se sont déplacés qu'à pied le jour pour lequel leur mobilité a été recensée⁴. En particulier, si la marche à pied est associée aux faibles moyens financiers, quelles conséquences peut-elle avoir sur les modes de vie, la participation aux activités dans la ville, compte tenu des contraintes et des marges de manœuvre propres à chaque statut socio-économique ? Le cas de Dakar, où l'offre de transport public est plus diversifiée que dans d'autres métropoles africaines, montre clairement les arbitrages, généralement contraints, entre modes de transport (Tableau 5). En caractérisant les individus selon l'utilisation des modes de transport la veille du jour d'enquête, près de la moitié des Dakarois (de plus de 13 ans) sont des « marcheurs exclusifs » ; seul un peu plus du tiers a accès aux modes motorisés.

3.1. Pauvreté rime avec marche à pied

Un jour moyen de semaine, plus de 55 % des Dakarois vivant dans des ménages pauvres n'ont accès à aucun autre mode de transport que la marche, tandis que cette proportion n'est « que » de 43 % chez les individus appartenant à des ménages non pauvres. Cette différence paraît certes limitée, mais on sait que l'accès aux véhicules privés comme d'ailleurs la possibilité de payer pour le prix de la course en transports publics dépendent plus de la disponibilité de revenus propres que du niveau global de ressources du ménage [Diaz

³ Parmi les chiffres les plus élevés : les écoles primaires (19 % chez les pauvres, 9 % chez les non-pauvres), les établissements secondaires (respectivement 29 et 39 %), les centres de soin spécialisés (18 et 28 %), les marchés (23 et 15 %). Rappelons que, compte tenu d'un taux important de non-réponses, ces chiffres n'ont qu'une valeur indicative.

⁴ Cette distinction ne signifie donc pas que ces personnes n'ont jamais accès à d'autres modes que la marche à pied pour leurs déplacements quotidiens. Toutefois, compte tenu de la rareté des modes motorisés et de leur coût élevé, le fait de n'utiliser que la marche à pied un jour donné met statistiquement en évidence des contraintes particulières.

Olvera et *al.*, 1998]. Dans les ménages non pauvres, on retrouve alors nombre d'individus dans des situations de disponibilité modale très proches de celles des membres des ménages pauvres.

Ici tableau 5

Cette distinction entre revenus du ménage et revenus individuels paraît tout aussi présente à Dakar que dans d'autres villes d'Afrique de l'Ouest et permet de mieux prendre en compte les inégalités de genre structurantes : les femmes inactives sont ainsi proportionnellement deux fois plus nombreuses chez les marcheurs que chez les utilisateurs de modes mécanisés et même trois fois plus nombreuses chez les non-mobiles que chez ces derniers (Tableau 6). À Dakar, comme dans d'autres villes africaines, les rôles sociaux masculins et féminins sont très prégnants et se traduisent au quotidien par des modèles de déplacements, notamment dans l'accès aux modes, très différents [Diaz Olvera et *al.*, 2001].

Ici tableau 6

Bien que ne disposant généralement pas d'un revenu propre, les jeunes scolarisés échappent en partie à ce double déterminisme. Ils sont en effet aussi nombreux parmi les usagers des modes mécanisés que parmi les marcheurs. De plus, alors qu'on compte légèrement plus de filles que de garçons parmi les jeunes scolarisés de Dakar (ce qui tranche avec d'autres villes comme Bamako ou Niamey), on trouve également plus de filles que de garçons parmi les utilisateurs de modes mécanisés au cours des jours de semaine. Compte tenu du faible niveau d'équipement des quartiers périphériques en établissements scolaires à partir du secondaire, l'investissement des ménages dans la scolarité de leurs enfants entraîne des contraintes financières fortes (recours à l'enseignement privé, éloignement du domicile, d'où un usage bien souvent indispensable des modes mécanisés). Tous les foyers ne peuvent pas assumer cet investissement en matière d'éducation des enfants, et l'on comprend alors aisément que le taux de scolarisation soit plus faible parmi les ménages pauvres que parmi les groupes plus aisés. Les premiers regroupent 49 % des Dakaïrois de plus de 13 ans mais seulement 40 % des scolaires ou étudiants. Et, parmi les scolaires de ménages pauvres, on compte 62 % de marcheurs, contre 48 % chez les scolaires faisant partie de ménages non pauvres.

La moitié des Dakaïrois de plus de 13 ans est composée de marcheurs exclusifs (que nous appellerons *marcheurs* par la suite), soit la même proportion qu'à Niamey, et chez les ménages pauvres, cette similarité de comportements entre les deux villes se retrouve au sein de chaque groupe de statut individuel. La comparaison des taux de marcheurs et de sédentaires, pour chaque groupe socio-économique, met à nouveau en évidence la position relativement plus favorable des hommes actifs avec seulement 49 % de marcheurs lorsque leur ménage est pauvre et 32 % lorsqu'il est non pauvre (Tableau 7). Enfin, quel que soit le statut de la personne, le fait d'appartenir à un ménage pauvre accroît sensiblement la probabilité de ne se déplacer qu'à pied⁵. Mais cet effet de la pauvreté du foyer touche moins les femmes inactives, car même dans les ménages non pauvres, elles sont déjà peu mobiles : les trois-quarts d'entre elles ne se sont pas déplacées ou se sont déplacées uniquement à pied. Inversement cela montre qu'une situation plus favorable du ménage facilite d'abord l'accès aux modes motorisés des hommes (qu'ils soient actifs ou inactifs), des scolaires, puis des actives.

Ici tableau 7

Les comportements de mobilité des marcheurs dépendent d'abord du statut socio-économique de l'individu qui définit dans une large part les activités pratiquées et leur localisation par rapport au domicile. Le revenu du ménage intervient de façon secondaire. La marque de l'usage exclusif de la marche s'inscrit essentiellement dans une pratique spatiale peu étendue et fortement centrée sur le quartier du domicile. Aussi, pour mettre en évidence l'effet de l'usage des modes sur l'accès à la ville et la ségrégation urbaine, nous comparerons, au sein de chaque groupe, les comportements des marcheurs à ceux des utilisateurs des modes mécanisés. Le tableau 8 récapitule les principaux indicateurs de mobilité des différents groupes.

⁵ Même s'il faut noter que près d'un marcheur sur dix est un actif (ou une active) et appartient à un ménage non pauvre.

Ici tableau 8

3.2. Des inactives assignées au quartier de résidence

À Dakar, les *inactives qui se sont déplacées exclusivement à pied* sont à la fois parmi les moins mobiles (3,5 déplacements) et les plus centrées sur le quartier (11 % seulement sortent du quartier lorsque leur ménage est pauvre, 18 % lorsque leur ménage est non pauvre). Leurs déplacements, réalisés en une demi-heure au total, sont motivés pour les deux tiers par des activités permettant d'assurer le fonctionnement du ménage.

Une fois contrôlé l'effet du revenu du ménage, le contraste avec la petite minorité des inactives qui ont pu accéder à un mode de transport motorisé est frappant⁶ : les sorties de ces dernières sont peu nombreuses (seulement 3 déplacements sont réalisés en moyenne), mais elles impliquent généralement l'usage des transports collectifs, se traduisent par un budget-temps supérieur d'une heure et dépassent généralement l'univers du quartier (à 63 % dans les ménages pauvres, et même à 73 % dans les ménages non pauvres). Cet accès à la ville s'accompagne d'un rééquilibrage vers la sociabilité (44 % des déplacements au sein des ménages non pauvres, 40 % au sein des ménages pauvres, soit + 16 % et + 12 % par rapport aux marcheuses).

On se gardera cependant d'assimiler trop rapidement visites et activités de loisirs. Dans les villes africaines, l'activation des réseaux sociaux est essentielle en temps de crise. Elle permet d'espérer améliorer sa situation à terme, de financer des dépenses courantes, d'assurer une protection minimale contre les fluctuations de revenus, mais aussi de pouvoir assumer des événements imprévus ou exceptionnels (maladies, accidents, baptêmes, mariages, deuils...). Toutes ces raisons imposent de veiller à l'entretien des relations sociales, notamment lorsqu'on est en position de demandeur. Or, l'insertion sociale ne peut se faire uniquement à l'échelle du quartier de résidence. À partir d'entretiens auprès de Sénégalais pauvres, Werner (1997) montre en effet qu'il faut notamment distinguer le réseau de sociabilité *principal* (caractérisé par des liens parentaux solides, et qui peut fournir une aide en toute occasion), du réseau *secondaire* (plus proche spatialement du domicile, mais qui ne peut être sollicité que ponctuellement). La faculté de se déplacer pour entretenir le réseau de relations, pour témoigner à ses aînés le respect qui leur est dû, pour tenir sa place lors des réunions familiales comme des rassemblements d'anciens ou d'originaires, est alors vitale. Même si les pratiques du paiement du trajet retour en transport collectif du visiteur par la personne visitée ne sont pas rares, ces déplacements de sociabilité peuvent imposer de longs trajets à pied, comme en témoigne cette Dakaroise désargentée, Sali, dont les « *déplacements incessants* » de visites, pour entretenir son réseau de sociabilité, lui ont valu le surnom de « *marcheuse* » (Werner, op. cit., p. 383).

3.3. Des actives marquées par leur double rôle, professionnel et domestique

Les *actives qui se sont déplacées exclusivement à pied* sont également assez peu mobiles (respectivement 3,5 et 3,8 déplacements au sein des ménages pauvres et non pauvres en 35 et 45 minutes) et sortent à peine plus du quartier (respectivement 18 et 20 % des déplacements) que les inactives. Quelle que soit l'aisance de leur ménage, elles réalisent autant de déplacements pour les activités domestiques que pour leur activité professionnelle. Dans cet emploi du temps fortement contraint, il reste peu de place pour la vie sociale (19 et 17 % des déplacements). Dans le cadre de Kinshasa, Bouchard (2002) montre comment le fait d'établir l'activité dans le quartier permet aux commerçantes d'obtenir un compromis permettant de concilier vie familiale et complément de revenu, et de rendre les contraintes liées à cet emploi (absences du domicile, retards liés aux problèmes de transport) plus acceptables pour l'époux. De tels compromis sont sans doute également très présents à Dakar.

L'accès aux modes motorisés⁷ ne change pas fondamentalement la donne puisque la part de déplacements de sociabilité passe respectivement à 25 et 24 %. Il permet cependant une diversification des espaces et des relations fréquentés, diversification à nouveau plus nette lorsque les actives font partie de ménages non pauvres (78 % de déplacements extérieurs au quartier) que de ménages pauvres (60 %). Mais, de tous les groupes d'accédants aux modes mécanisés, ce sont les actives qui passent le moins de temps en transport, sans doute du

⁶ Un jour de semaine donné, on compte une utilisatrice de mode motorisé pour deux « marcheuses » lorsque leur ménage d'appartenance est non pauvre, et une pour trois et demi lorsque celui-ci est pauvre.

⁷ Les actives utilisant les modes motorisés sont aussi nombreuses que les marcheuses lorsque leur ménage est classé dans les « non-pauvres », mais quasiment deux fois moins nombreuses lorsque celui-ci est pauvre.

fait du double rôle professionnel et domestique qu'elles ont à assumer et qui les retient au domicile et dans ses environs.

3.4. Des hommes actifs entre le quartier et la ville

Les *hommes actifs qui se sont déplacés exclusivement à pied* se caractérisent par une mobilité relativement élevée lorsqu'on l'appréhende par un nombre de déplacements. Un peu plus mobiles que les actives (avec respectivement 4,2 et 3,8 déplacements quotidiens au sein des ménages pauvres et non pauvres, en trois-quarts d'heure), ils sortent aussi un peu plus du quartier (respectivement 25 et 28 % de leurs déplacements). Ces chiffres moyens traduisent la coexistence dans ce groupe de schémas d'activité où le travail s'effectue dans le quartier, à proximité du domicile, avec d'autres où il est nécessaire de parcourir de plus longues distances pour gagner sa vie. Qu'ils soient membres de ménages pauvres ou non, la part de la sociabilité dans leur mobilité est élevée (un tiers des déplacements un jour moyen de semaine).

Indépendamment du revenu du ménage, l'accès à un mode motorisé se traduit à nouveau par une baisse du nombre de déplacements⁸. Mais surtout, il se traduit par un allongement considérable des temps de trajet des actifs (1 h 50 chez les non-pauvres, et même plus de 2 h 10 chez les pauvres). L'accès à la ville a donc un prix, monétaire certes, mais aussi en temps et en pénibilité. Au sein des actifs des ménages pauvres, cette pénibilité apparaît plus clairement encore dans les « villages », plus éloignés des centres d'emplois : le temps de transport quotidien atteint alors près de 2 h 30 en moyenne, contre deux heures dans les quartiers bâtis lors de la période coloniale.

3.5. Des hommes inactifs et pauvres : mobiles dans leur quartier

Les *hommes inactifs qui se sont déplacés exclusivement à pied* ont, avec les scolaires-étudiant(e)s, le nombre de déplacements le plus élevé, réalisés en trois-quarts d'heure au total, ce qui ne les distingue guère des actifs, et est important pour un groupe dont l'âge est relativement élevé. Ceux qui habitent dans un foyer pauvre sont aussi ancrés dans leur quartier (à 84 %) que les inactives, alors qu'une aisance financière un peu meilleure leur ouvre, en apparence tout du moins, des espaces plus vastes (26 % de déplacements extérieurs, ce qui traduit aussi le fait que les moins défavorisés résident plus fréquemment dans des quartiers ou des noyaux centraux que les inactifs des foyers pauvres). La vie sociale est très développée dans ce groupe (49 % des déplacements chez les marcheurs inactifs des foyers pauvres, et même 56 % chez les non-pauvres).

À l'instar des inactives, chez les inactifs pauvres, la possibilité d'accéder à un mode mécanisé est mise à profit pour entretenir les relations à l'échelle de la ville⁹ : 60 % des déplacements sont motivés par des visites, contre 39 % chez les hommes inactifs appartenant à des ménages non pauvres. Les déplacements extérieurs au quartier comptent alors, respectivement, pour les deux tiers et les trois-quarts de l'ensemble.

3.6. Des scolaires à mi-chemin des pratiques socio-spatiales des actifs et des inactifs

Les *scolaires et étudiants qui se sont déplacés exclusivement à pied* sont les plus mobiles des marcheurs, qu'ils soient ou non issus de ménages pauvres (respectivement 4,3 et 4,1 déplacements à pied, en 58 et 50 minutes). Par rapport aux hommes actifs (indépendamment du niveau de revenu du ménage), ils prennent en effet part aux déplacements liés à l'entretien du ménage. Leur activité principale oriente également un peu plus leur mobilité, aux dépens de la sociabilité.

L'accès à un mode mécanisé en semaine se traduit par une réduction du nombre de déplacements mais aussi, à nouveau, par un net éloignement du domicile (le budget-temps passe à 1 h 45 environ)¹⁰. Cet éloignement renforce le poids relatif des études dans l'ensemble, au détriment des activités domestiques. Dans les villages qui sont caractérisés par un moindre niveau d'équipement scolaire et une moins bonne accessibilité, les temps de

⁸ Il s'agit de la situation la plus courante lorsque le ménage d'appartenance des actifs est non pauvre. Ils sont alors deux fois plus nombreux que les « marcheurs », tandis que parmi les ménages non pauvres les deux groupes sont d'égale importance numérique.

⁹ Situation relativement rare puisqu'on compte trois marcheurs pour un utilisateur de mode mécanisé chez les hommes inactifs pauvres.

¹⁰ Parmi les scolaires pauvres, on compte plus de deux marcheurs pour un utilisateur de mode mécanisé, alors que les proportions sont presque équilibrées chez ceux qui relèvent d'un ménage non pauvre.

transport apparaissent, à l'image de ceux qui caractérisent les actifs, particulièrement élevés pour les scolaires pauvres (plus de deux heures quotidiennes, contre un peu plus d'1 h 30 dans les quartiers coloniaux).

Les *marcheurs exclusifs* se retrouvent donc parmi les citoyens les plus défavorisés, soit parce qu'ils font partie des ménages les moins aisés, soit parce qu'ils ne disposent pas d'un revenu propre et apparaissent comme non prioritaires au sein du ménage pour l'attribution du budget transport, soit parce qu'ils cumulent ces deux niveaux de pauvreté.

Au sein même des populations pauvres, des différences sensibles demeurent selon le statut socio-économique. Pour les unes, l'espace urbain est restreint aux alentours du domicile, limitant les opportunités d'activité. Pour les autres, il est plus vaste mais sa fréquentation est due à une mobilité contrainte, impliquant la pénibilité de déplacements plus longs. Dans tous les cas, si l'on a recours à la marche, c'est faute de mieux. Cet usage par défaut et son caractère contraint traduisent les faibles marges de manœuvre économiques, la forte nécessité de réaliser des activités hors du domicile se heurtant à des revenus insuffisants pour assurer le transport. Ils soulignent aussi, plus fortement encore, le poids des contraintes sociales qui s'expriment de façon différente pour chaque sexe. La position dans le cycle de vie et les rôles qui lui sont liés déterminent largement la place dans la sphère domestique et à l'extérieur, et partant, le champ des possibles en matière de mobilité. Les femmes, les inactifs sont les premiers touchés par la limitation des espaces de vie quotidiens qu'entraîne le seul recours à la marche à pied comme moyen de transport.

LES QUARTIERS SANS LA VILLE ?

L'analyse de l'accès aux équipements et des pratiques de marche parmi les populations pauvres de plusieurs villes d'Afrique subsaharienne débouche sur trois enseignements de nature différente.

Sur un plan méthodologique tout d'abord. L'appréhension des déplacements à pied mérite une attention particulière dans les études sur la mobilité ou l'accessibilité, que ce soit comme mode de transport à part entière, quelle que soit la distance, ou comme mode de rabattement ou venant en complément d'autres modes. L'amélioration de la connaissance des pratiques pédestres est un préalable à une meilleure prise en compte de ce moyen de transport dans les politiques urbaines et des difficultés quotidiennes rencontrées par les populations défavorisées.

Concernant les conséquences de l'omniprésence de la marche dans la vie quotidienne des citoyens africains, ensuite. Dans un contexte de dualisation des économies africaines et d'approfondissement des écarts sociaux, les carences de l'urbanisation et du système de transport viennent renforcer les tendances à la ségrégation urbaine. En effet, les localisations résidentielles ne sont pas les seules à générer de la ségrégation : les pratiques de mobilité quotidienne et la fréquentation (ou la non-fréquentation) des différents espaces urbains au quotidien sont également en cause. Même dans les grandes villes comme Dakar ou Dar es-Salaam, de nombreux groupes de population sont captifs de la marche à pied. La tendance au repli sur le quartier de résidence, consécutive à l'omniprésence de la marche à pied, n'est pas propre à ces deux villes et a été observée dans les grandes périphéries de Bamako [Gibbal, 1988] ou de Niamey [Diaz Olvera *et al.*, 2002b]. Elle peut, dans bien des cas, correspondre à un investissement de ces résidents dans leur quartier, à une volonté de recréer un « *village dans la ville* » selon les termes de Gibbal. De même, à Dakar, dans le choix du quartier, le critère de proximité des parents et amis arrive en tête, devant la tranquillité, et loin devant la desserte en transports publics. La volonté de préserver un « entre soi » rassurant, observable parmi des populations très aisées se rassemblant au sein d'« enclaves résidentielles » (*gated communities*), séduit aussi les populations pauvres et ce processus ne peut que renforcer les tendances à la ségrégation et à la fragmentation urbaines. Le risque est alors celui « *d'un éclatement de la ville en sous-ensembles coupés les uns des autres* » [Le Bris, 1996, p.150].

Pour les pauvres, cette stratégie plus ou moins contrainte n'est pas non plus sans risques. D'une part, ces « villages » et zones périphériques précaires sont rattrapés par les problèmes inhérents à leur densification non anticipée qui renforcent la fragilité des conditions de vie (pour une mesure de cette densification à Dar es-Salaam, voir Sliuzas, 2001). D'autre part, ces mouvements de repli ne permettent pas d'envisager des solutions de sortie de la pauvreté pour la très grande majorité. La marche n'offre à ceux qui en dépendent qu'une mobilité minimale et pénalisante et limite strictement leur accès à la ville. Elle ne permet pas non plus d'entretenir régulièrement le réseau « utile » de relations, souvent disséminé dans la ville, qui apporte un soutien matériel en cas de « coup dur », améliore les possibilités de scolarisation et d'emploi et autorise une insertion sociale plus durable. Parmi les populations pauvres, les ménagères sont cantonnées au quartier ; les longs parcours pédestres

des enfants scolarisés limitent leurs capacités d'attention durant les cours, leur laissent peu de temps pour les devoirs ; les actifs des quartiers pauvres ont le choix entre des emplois peu rémunérateurs dans le quartier, un usage parcimonieux et coûteux des transports collectifs, et de longs trajets à pied qui peuvent pénaliser leur productivité au travail. Enfin, en termes de citadinité, ce repli sur le quartier, s'il entretient, dans certains cas, des solidarités de quartier vivaces, sous-entend aussi un mode de vie traditionnel (maintien des femmes au domicile ou dans ses abords immédiats, faible scolarisation des enfants, autoconsommation) qui ne favorise ni les activités économiques ni les échanges sociaux plus diversifiés. Pour toutes ces raisons, la mobilité étriquée liée à la marche contribue à entretenir le cercle vicieux de la pauvreté.

Concernant la définition des politiques urbaines, enfin. À court terme, la marche ne semble guère avoir de substitut. Il convient donc de rechercher de manière volontariste à travers les politiques publiques une amélioration sensible des conditions dans lesquelles s'effectuent les déplacements pédestres. Plusieurs pistes peuvent être avancées [de Langen et Tembele, 2000 ; Diaz Olvera, Kane, 2002]. Certaines concernent la prise en compte explicite de ce mode dans les projets de transport (ce qui n'est pas le cas actuellement) et de l'accessibilité piétonne dans la création de nouveaux équipements (santé, école, zones dédiées aux commerces). Plus généralement, les carences de l'offre urbaine de proximité se font de plus en plus sentir au fur et à mesure que la population résidente s'accroît. Pour faciliter les conditions de réalisation des déplacements à pied, le plus important n'est-il pas d'en réduire la portée par des efforts continus d'urbanisation des quartiers périphériques (lotissement, assainissement, équipements de base tels que écoles, centres de santé et marchés) ?

De tels éléments de politique en faveur de la marche à pied et plus généralement des modes non motorisés ne peuvent certes suffire à eux seuls à constituer une politique de transport : l'amélioration des performances du réseau de transports collectifs, un meilleur service public en ce domaine sont indispensables. Mais les politiques menées depuis de nombreuses années en faveur des grands projets d'infrastructures de transport bénéficient d'abord et surtout à la minorité motorisée, en Afrique comme dans les autres villes du Sud [Vasconcellos, 2001]. Faute d'intégrer explicitement la marche à pied, ces politiques sont incapables de prendre en compte les besoins des populations qui subissent les conditions de transport les plus difficiles. Pour garantir un minimum d'équité à l'échelle des agglomérations, la puissance publique doit impérativement retrouver une place en matière d'amélioration de l'accès à la ville et de mise à disposition des services de proximité, deux dimensions interdépendantes des politiques publiques de lutte contre la pauvreté.

BIBLIOGRAPHIE

- BLARY R., N'GUESSAN S.-M., ANDRE F. (1999), « Urbanité et quartiers précaires », *Revue Canadienne d'Études du Développement*, Vol. XXI, n° 1, pp. 55-87.
- BOUCHARD H. (2002), *Commerçantes de Kinshasa pour survivre*, Paris, L'Harmattan, coll. Congo-Zaïre – Histoire et Société.
- DEATON A. (1997), *The analysis of household surveys*, Baltimore, Johns Hopkins University Press.
- DIAZ OLVERA L., KANE C. (2002), « M comme Marche... ou crève », in X. Godard (dir.), *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala, pp. 191-202.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (1998), *Villes africaines au quotidien*. Lyon, LET, coll. Études et Recherches.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2001), « Immobilières ou invisibles ? Les mobilités quotidiennes des femmes à Bamako et à Ouagadougou », *Revue Canadienne d'Études du Développement*, Vol. XXII, n° 1, pp. 115-134.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2002a), *Mobilité quotidienne et pauvreté. Méthodologie et résultats. Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar*, Rapport final pour le CETUD, Lyon, ARTUR.
- DIAZ OLVERA L., PLAT D., POCHET P. (2002b), « Étalement urbain, situations de pauvreté et accès à la ville en Afrique subsaharienne. L'exemple de Niamey », in Y. Bussière, J.-L. Madre (éds.), *Démographie et transport : Villes du Nord et villes du Sud*, Paris, L'Harmattan, pp. 147-175.
- DUBRESSON A. (1996), « Crise(s) et peuplement des villes en Afrique au sud du Sahara », in J. Coussy, J. Vallin (éds.), *Crise et population en Afrique*, Paris, CEPED.
- FALL P. D. (1986), *Du village à la banlieue : l'évolution des villages Lébou du rivage méridional de Dakar*, Thèse de doctorat en Géographie, Paris, Université Paris X Nanterre.

- FERREIRA M. L., GRIFFIN C. C. (1996), *Tanzania Human Resource Development Survey: final report, Vol. I.*, Washington D.C., The World Bank, http://www.worldbank.org/html/prdph/lrms/country/tza/data/core_pdf.zip.
- GERVAIS-LAMBONY P. (1994), *De Lomé à Harare. Le fait citoyen*, Paris, Karthala-IFRA, coll. Hommes et sociétés.
- GIBBAL J.-M. (1988), « Fadjiguila, village dans la ville », *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines*, vol. 24, n° 2, pp. 317-326.
- GODARD X. (dir.) (2002), *Les transports et la ville au sud du Sahara*, Paris, Karthala.
- GRIECO M., APT N., TURNER J. (1996), *At Christmas and on Rainy Days*, Aldershot, Avebury.
- HAERINGER P. (1983), « Trois cheminements piétonniers. Les pulsions quotidiennes dans la capitale ivoirienne », *Cahiers ORSTOM, série Sciences Humaines*, Vol. XIX, n° 4, pp. 491-512.
- HOWE J. (avec D. BRYCESON) (2000), *Poverty and urban transport in East Africa. Review of research and Dutch donor experience*, Delft (Pays-Bas), IHE, 147 p.
- KINDA F. (1987), *Ménages populaires à Ouagadougou*, Thèse de doctorat en Sociologie, Nantes, Université de Nantes.
- LANGEN (de) M. (1994), « Synthèse des résultats de l'étude des transports au Kenya et en Tanzanie », in *Atelier Mobilité urbaine et transports non motorisés en Afrique Subsaharienne*, Ministère Français de la Coopération, Ministère des Affaires Étrangères des Pays Bas, Banque mondiale, 11-13 oct., Nairobi, 14 p.
- LANGEN (de) M., TEMBELE R. (2000), *Productive and Liveable Cities. Guidelines for pedestrian and bicycle traffic in African cities*, Report for the World Bank, Delft (Netherlands), IHE, pag. mult.
- LE BRIS E. (1996), « L'Afrique noire », in Th. PAQUOT (éd.), *Le Monde des villes. Panorama urbain de la planète*, Paris, Éd. Complexe, pp. 141-168.
- LUGALLA J. (1997), « Economic Reforms and Health Conditions of the Urban Poor in Tanzania », *African Studies Quarterly*, vol. 1, n° 2, 17 p.
- NAVARRO R. (1987), *Genaw-Rails, quartier irrégulier de Pikine, les structures de l'irrégularité urbaine dans le Cap-Vert, Sénégal. Réflexions sur les fondements de l'anthropologie urbaine*, Thèse de Doctorat de troisième cycle en urbanisme-géographie, Université d'Aix-Marseille 3.
- SLIUZAS R. (2001), « The role of knowledge and opinions in understanding dynamics of informal housing in Dar es Salaam », N'Aerus Workshop *Coping with informality and illegality in human settlements in developing cities*, Leuven and Bussels, 23-26 may, 15 p. <http://www.m20m.com/workshop2001/papers/sliuzas.html>
- SYSCOM (2001), *Enquête sur la mobilité, le transport et les services urbains à Dakar (EMTSU) 2000*, Dakar, Rapport pour le CETUD, SYSCOM.
- TRANSPORT ROAD LABORATORY (2002), *Scoping Study. Urban Mobility in Three Cities : Addis Ababa, Dar es Salaam, Nairobi*, Washington D.C., The World Bank, SSATP Working Paper n°70.
- VASCONCELLOS E. A. (2001), *Urban transport, environment and equity. The case for developing countries*, Londres, Earthscan.
- WERNER J.-F. (1997), « Itinéraires individuels à la marge : études de cas sénégalais », in A. Marie (éd.), *L'Afrique des individus*, Paris, Karthala, pp. 367-403.
- ZAMBRANO GIL E. A. (1994), *Utilization of Public Health Care Facilities in Dar es Salaam, Tanzania*, Thesis for the Degree of MSc in Geographic Information Systems for Urban Application, Eschen (Pays-Bas), International Institute for Aerospace Survey and Earth Science.

Tableau 1 : Approvisionnement en eau selon le type de quartier

	Non loti	Loti	Résidentiel	Tous
Ménages raccordés (%)	12	36	76	34
Achat à des vendeurs (%)	18	12	3	13
Distance au point d'eau, logements non raccordés (m)	280	120	20	190
Temps d'approvisionnement quotidien en eau par ménage, logements non raccordés (mn)	59	34	20	55

Source : Enquête HRDS 1993, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 2 : Pratiques d'achats alimentaires selon le type de quartier

Lieu d'achat (%)	Non loti	Loti	Résidentiel	Tous
Marché	65	68	77	69
Magasin dans le quartier	33	30	23	30
Magasin hors du quartier	1	1	0	1
Achat à des voisins	1	0	0	0
Distance au lieu d'achat (m)	450	630	660	550
Temps de trajet (aller simple, mn)	8'	11'	10'	9'30
Part de la marche à pied (%)	100	95	89	95

Source : Enquête HRDS 1993, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 3 : Proximité au domicile des équipements scolaires, selon le type de quartier (km)

	Non loti	Loti	Résidentiel	Tous
Ecole primaire publique	1,1	0,8	0,8	0,9
Ecole primaire privée	6,7	5,6	3,8	5,1
Ecole secondaire publique	5,7	4,5	3,4	4,8
Ecole secondaire privée	3,7	3,0	3,1	3,9
Distance parcourue par les scolaires	1,7	1,8	2,4	2,0

Source : Enquête HRDS 1993, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 4 : Proximité au domicile des équipements sanitaires, selon le type de quartier (km)

	Non loti	Loti	Résidentiel	Tous
Dispensaire public	2,3	2,6	1,7	2,3
Dispensaire privé	1,0	1,3	0,9	1,1
Hôpital public	4,7	3,2	2,9	3,9
Hôpital privé	6,3	4,9	4,4	5,4

Source : Enquête HRDS 1993, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 5 : Répartition des Dakarois selon l'utilisation des modes de transport un jour moyen de semaine selon l'aisance du ménage (%)

	Ménage Pauvre	Ménage non Pauvre	Ensemble
Sédentaire*	15	12	14
Marcheur exclusif	55	43	49
Usager des transports non motorisés	1	1	1
Usager des transports publics	26	34	30
Usager de la voiture	1	5	3
Usager multimodal	2	3	3
Voyageur en interurbain	1	1	1

* Toutes les catégories reposent sur les pratiques modales du jour enquêté. Le *sédentaire* ne se déplace pas ; le *marcheur exclusif* effectue tous ses déplacements à pied ; l'*usager des transports non motorisés* se déplace en vélo, charrette, calèche ou à pied ; l'*usager des transports publics* utilise les cars rapides, les *Ndiaga Ndiaye*, les bus, taxis, « clando » ou le train... et marche à pied ; l'*usager de la voiture particulière* ne se déplace qu'en voiture ou à pied ; l'*usager multimodal* utilise plusieurs modes, en plus de la marche (transports publics et voiture particulière par exemple...) ; le *voyageur en interurbain* se déplace uniquement sur une liaison interurbaine.

Source : EMTSU 2000, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 6 : Composition des groupes des sédentaires, des marcheurs et des usagers des modes mécanisés les jours ouvrables (%)

Groupe	Sédentaires	Marcheurs	Usagers des modes mécanisés
Homme actif	12,6	20,6	38,2
Femme active	17,0	22,2	20,6
Homme inactif	11,8	10,2	8,1
Femme inactive	52,8	31,0	15,7
Scolaire-Etudiant(e)	5,7	16,0	17,3
Ensemble	100,0	100,0	100,0

Source : EMTSU 2000, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 7 : Proportion de marcheurs et de sédentaires selon le statut, chez les pauvres et les non-pauvres (%)

Groupe	% de marcheurs chez les pauvres	% de marcheurs chez les non-pauvres	% de sédentaires chez les pauvres	% de sédentaires chez les non-pauvres
Femme inactive	57,4	52,7	25,5	22,5
Femme active	59,1	47,3	10,4	10,5
Homme actif	48,6	31,9	7,9	4,7
Homme inactif	61,1	43,0	15,8	15,7
Scolaire-Etudiant(e)	62,4	47,7	5,7	4,4
Ensemble	56,5	44,5	14,1	11,7

Source : EMTSU 2000, traitements statistiques réalisés par les auteurs.

Tableau 8 : Indicateurs de mobilité des marcheurs et des usagers des modes mécanisés des différents groupes, selon le groupe de revenu du ménage

Groupe	Nombre de déplacements		% des déplacements dans le quartier		Budget-temps de transport	
	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres	Pauvres	Non-pauvres
Femmes inactives						
Marcheuses	3,4	3,5	89 %	83 %	33'	27'
Usagères modes mécanisés	3,0	3,0	37 %	27 %	1h50	1h27
Femmes actives						
Marcheuses	3,5	3,8	82 %	80 %	43'	35'
Usagères modes mécanisés	3,3	3,3	40 %	22 %	1h25	1h41
Hommes actifs						
Marcheurs	4,2	3,8	75 %	72 %	48'	47'
Usagers modes mécanisés	3,6	3,6	25 %	22 %	2h12	1h50
Hommes inactifs						
Marcheurs	4,2	4,0	84 %	74 %	44'	42'
Usagers modes mécanisés	4,1	4,1	36 %	26 %	1h45	1h51
Scolaires-Etudiant(e)s						
Marcheurs	4,3	4,1	75 %	61 %	58'	50'
Usagers modes mécanisés	3,8	3,7	42 %	30 %	1h43	1h50
Tous						
Marcheurs	3,8	3,8	81 %	75 %	44'	38'
Usagers modes mécanisés	3,5	3,5	34 %	25 %	1h51	1h45

Source : EMTSU 2000, traitements statistiques réalisés par les auteurs.